Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XIII. Warszawa dnia 15 stycznia 1932 r. Nr. 1 (205)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKU ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH



PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.:** 795-28 i 539-00, **Konto czekowe P.K.O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

PLAN FINANSOWO-GOSPODARCZY P. K. P.

NA OKRES OD 1.IV DO 31.XII 1932 R.

Podobnie jak w latach ubiegłych tak też i w roku bieżącym uważamy sobie za obowiązek zaznajomić czytelników naszego czasopisma z planem finansowo - gospodarczym P. K. P. Treść tego planu rozstrzyga, a raczej rozstrzygać powinna, o przyszłej działalności przedsiębiorstwa, w którem pracujemy i od którego zależy nasza egzystencja; to też zakreśla on granice naszym postulatom, decyduje o wysokości naszych zarobków, o ilostanie personelu i t. d. Analiza postanowień budżetu nastręcza sposobność do krytycznej oceny gospodarki naszego pracodawcy zarówno w sensie ogólnym jak też i w szczegółach. Wreszcie nieobojętnem a często ciekawem jest dla każdego z nas, dowiedzieć się jak oceniają koleje zakres swej działalności na przyszłość, co zamierzają zbudować, zakupić, odnowić i t. p.

Z tych wszystkich względów ujmowaliśmy zawsze rozważania nasze na temat budżetu możliwie jak najobszerniej, oczywiście w granicach wskazanych celem, któremu służy nasze czasopismo. Metodzie tej pozostaniemy wierni nadal i podzielimy rozważania nasze na 3 części, z których pierwsza obejmować będzie uwagi ogólne, dotyczące struktury i formy prawnej budżetu, oraz zasadniczych linij polityki gospodarczej P. K. P., druga zajmie się ogólną analizą planu gospodarczego, trzecia wreszcie poświęcona będzie wyłącznie rozdziałowi 4B budżetu, wydatków t. j. służbie parowozowej.

***

Uwagi ogólne. Budżet a prawo obowiązujące.

Plan finansowo - gospodarczy P. K. P. na najbliższy okres, rozpoczynający się, jak wiadomo, dn. 1.IV 1932 r. różni się zasadniczo od wszystkich dotychczasowych tego rodzaju planów, czy budżetów. Dotychczas (pomimo formalnego wydzielenia P. K. P. jako przedsiębiorstwa z mocy dekretu Prez. Rzplitej z dn. 24. IX 1926 r.), pod względem budżetowym, koleje traktowane były jako przedsiębiorstwo niewydzielone i figurowały w ogólnym preliminarzu budżetowym w dziale „B" z szczegółowymi cyframi przewidywanych dochodów i wydatków brutto. Preliminarz miał charakter przedłożenia rządowego a zatem projektu ustawodawczego i był obliczony na okres roczny, pokrywający się z ustawowo obowiązującym okresem budżetowym Państwa (od 1.IV do 31.III następnego roku).

Wszystkim, którzy z okazji Świąt i Nowego Roku nadesłali nam życzenia bądź też odpowiedzieli wzajemnością w szczególności zaś pp. Dyr. Inż. Skupiewskiemu, Dyr. inż. Czarkowskiemu, Dyr. inż. Niebieszczańskiemu, Dyr. inż. Fabianiemu, D-rowi Gronowskiemu, Związkom Maszynistów Duńskich, Czeskich, Niemieckich, Związkowi Prac. Poczt, Telegrafu i Telef., oraz Zarządom Okręgów i kół ZZM, składamy serdeczne podziękowanie.

PREZYDJUM Z. Z. M.

Obecnie zdecydowano się wreszcie na wykonanie postanowień dekretu o organizacji przedsiębiostwa P. K. P. (w ostatniej jego redakcji t. j. w brzmieniu, ustalonem obwieszczeniem Min. Kom. z dn. 5.XII 1930 r. Dz. U. R. P. 89/30 poz. 705) i wobec tego plan finansowo gospodarczy uchwaliła Rada Ministrów. Stoimy zatem formalnie wobec faktu dokonanego. Plan niema, jak dawniej, charakteru wniosku lecz jest aktem gotowym, którego treść została ustalona i przesądzona przez powołaną do tego władzę. Do budżetu Państwa wchodzą jedynie ogólne wyniki gospodarcze a to w formie sumy określającej wpłatę przedsiębiorstwa P. K. P. do Skarbu Państwa. Pozatem p. Minister Komunikacji skorzystał z prawa przyznanego sobie w dekrecie, o organizacji P. K. P. i ustalił w porozumieniu z Ministerem Skarbu rok budżetowy na okres od 1.I do 31.XII każdego roku, a w konsekwencji pierwszy plan finansowo-gospodarczy, oparty na nowych podstawach prawnych mija się z okresem budżetowym ogólnym i obejmuje tylko 9 miesięcy (od 1.IV do 31.XII 1932).

W związku z opisaną wyżej zmianą podstaw formalnych planu finansowo - gospodarczego P. K. P. nasuwają się odrazu bardzo poważne zastrzeżenia, a mianowicie:

1) Według postanowień art. 12 rozp. Prez. o organizacji P. K. P. w brzmieniu obecnie obowiązującem „do budżetu państwowego włącza się tylko czysty zysk lub niedobór

z poprzedniego okresu bilansowego" P.K.P. Tymczasem do budżetu państwowego na rok 1932-33 włączono czysty zysk z następnego okresu budżetowego P. K. P. objętego planem gospodarczym na okres 1.IV do 31.XII 1932 (50.500.000) a ponadto i zaliczkę na poczet wpłaty za dalszy okres gospodarczy (po 1.I 1933), który to okres wogóle żadnym planem dotąd objęty nie został (13.000.000). Uwagi zamieszczone na marginesie tych pozycyj w dziale B. część 11 budżetu Państwa „wyjaśniają", że postępek ten „opiera się na zamierzonem znowelizowaniu ustępu 4-go art. 12 rozp. Prez. o utworzeniu przedś. P. K. P.". Otóż w praworządnem Państwie budżet winien opierać się na obowiązujących ustawach, a nie na zamierzonem ich znowelizowaniu. Wprowadzenie przewidywanych zysków z przyszłych okresów zamiast rzeczywistych zysków okresu poprzedniego stanowi zatem świadome ominięcie obowiązującego prawa i to dokonane z charakterystyczną i znamienną nonszalancją. Ta pozycja w budżecie pozbawiona jest podstawy prawnej. W normalnych stosunkach winien zatem Sejm odrzucić ją jako nieprawną. Momentem najważniejszym w omawianem zagadnieniu nie jest jednakże sam fakt włączenia do budżetu przewidywanych zysków wbrew obowiązującemu prawu (fakt aż nadto usprawiedliwiony zarówno niekorzystną sytuacją budżetową jak też niebywałem pogmatwaniem sytuacji prawnej nieszczęśliwego przedsiębiorstwa P. K. P.) lecz właśnie ta, napozór skromna, uwaga na marginesie: Rząd wie, że postępuje wbrew ustawie i uważa się za uprawnionego do łamania tej ustawy „zamierzonem jej znowelizowaniem". Na tem „opiera się" według rządu jego postępowanie. Wynika stąd, że obecny system poczytuje za źródło prawa proste zamierzenie rządu zresztą dotąd nie sformułowane ani też nie ujawnione. Nie jest to bez precedensu. W ubiegłym roku byliśmy również świadkami takiego skonstatowania przyszłych zamierzeń w sprawie wstrzymania szczeblowania na 1.VII.1931. Wówczas „oparto" również przekroczenie prawa na zamierzonej nowelizacji ustawy uposażeniowej. Liczne dobitne, mocne i przekonywujące głosy prasy codziennej, zawodowej i fachowej, które potępiły stanowczo ten system i wykazały niezgłębioną przepaść która się przed nami wskutek takiego sposobu postępowania otwiera, zwalniają nas od obowiązku dawania oceny omawianego zjawiska. W każdym jednak razie stwierdzić należy, iż z chwilą gdy rząd uważa zamiar znowelizowania ustawy za dostateczne oparcie dla powzięcia postanowień sprzecznych z jej treścią —o praworządności w Państwie, mowy być nie może.

2. Włączenie do budżetu Państwa przewidywanych zysków P. K. P. zamiast rzeczywistych posiada znaczenie nie tylko formalne lecz i realne a mianowicie: z uwagi na wysokość przewidywanej wpłaty (63½ miljona), stawia pod znakiem zapytania równowagę budżetową i tak już problematyczną, skoro budżet zamknięto niedoborem w sumie 77.367.600 zł. Nie bez racji postanowił ustawodawca w art. 12 rozp. rez. o utw. przeds. P. K. P., że do budżetu Państwa włączony ma być czysty zysk lub niedobór z poprzedniego okresu budżetowego. Pragnął w ten sposób zabezpieczyć budżetowi Państwowemu realność przewidywań. Co innego realny, rzeczywisty wynik gospodarki, ustalony w bilansie, a co innego przyszłe zyski, których może wcale nie będzie lub też będą o wiele mniejsze niż przewidywane. Obecna sytuacja nie uprawnia do optymizmu. Przedziwne sztuki i kombinacje z fikcyjnymi zyskami, wpłatami i pożyczkami dokonywane w poprzednich i w bieżącym okresie budżetowym, notoryczny brak środków obrotowych przy ustawicznem wykazywaniu nieuchwytnych dochodów, manipulacje z „nadwyżkami z poprzednich okresów" i t. p. stawiają pod znakiem zapytania całą wpłatę do Skarbu Państwa.

3. Plan finansowo - gospodarczy P. K. P. uchwaliła Rada Ministrów. Prawo do takiej uchwały czerpała z treści rozp. Prez. o utworzeniu przeds. P. K. P. Rozporządzenie to zezwala istotnie Radzie Ministrów na uchwalenie budżetu i planu finansowo - gospodarczego, ale **tylko dla przedsiębiorstwa Polskie Koleje Państwowe**, przyczem w świetle postanowień omawianego Rozp. Prez. nie ma żadnych wątpliwości czem jest to przedsiębiorstwo i co należy do zakresu jego działania. I tak. w art. 1 czytamy, iż przeds. P. K. P. powierza się „zarząd kolejami państwowymi oraz kolejami prywatnemi znajdującemi się w zarządzie państwowym", w art. 4, że przeds. P. K. P. prowadzi eksploatację linij kolejowych, w art. 9, że Minister Komunikacji może powierzyć przedsiębiorstwu w Zarząd i eksploatację nowowybudowane koleje, w art. 10, że zarządza ono kolejami prywatnemi znajdującemi się w Zarządzie państwowym oraz, że Minister Kom. może mu poruczyć wykonywanie przysługujących sobie uprawnień nadzorczych w stosunku do kolei prywatnych. I to wszystko. O tem aby przedsiębiorstwo P. K. P. obejmowało czy też mogło wogóle objąć zarząd lotnictwem cywilnem — nie ma w ustawie, na której Rada Ministrów oparła swoją uchwałę ani słowa, co więcej to jest niedopuszczalne właśnie na zasadzie tej ustawy. Tymczasem Rada Ministrów uchwaliła w planie finansowo - gospodarczym P. K. P. wydatki na lotnictwo cywilne w ogólnej sumie 12.319.000 w czem wydatków inwestycyjnych 5.346.000. Nie miała prawa tego uczynić bo wolno jej tylko uchwalić plan finansowo - gospodarczy wyraźnie oznaczonego co do swego zakresu działania przedsiębiorstwa P. K. P., nie zaś budżet innego działu gospodarki państwowej należący do kompetencji ciał ustawodawczych (art. 4 Konstytucji). Przekroczenie kompetencji jest w tym punkcie tem bardziej jaskrawe, że według art. 6 rozp. Prez. o utworzeniu przeds. P. K. P. za zobowiązania zaciągnięte przez P. K. P. odpowiada majątek nieruchomy Państwa oddany przedsiębiorstwu temu w użytkowanie i zarząd powierniczy a majątku tego nie wolno obciążać żadnemi innemi zobowiązaniami Skarbu Państwa po za temi, które się wprost i bezpośrednio do gospodarki kolejowej odnoszą. Cała ta pozycja jest zatem niepewna, bo konstytucyjnie nie uzasadniona. Nie jest wykluczone, iż także i tutaj Rada Ministrów znalazła oparcie w zamierzonem znowelizowaniu obowiązującego prawa ale to, jak się rzekło, prawnego oparcia nie stanowi i jest conajwyżej dowodem bezceremonjalnego postępowania rządu z prawem obowiązującem.

4. Te same uwagi dotyczą pozycyj na koszty „Zarządu Głównego" (Dział 2, rozdz. 9 § 21) oraz na budowę gmachu dla „Zarządu Głównego P. K. P." (1.500.000 zł. w dziale 4 rozd. 2 § 6). Instytucja pod nazwą „Zarząd Główny P. K. P." nie istnieje i istnieć nie może. Art. 16 rozp. Prez o utworzeniu przeds. P. K. P. postanawia, iż „**bezpośredni** Zarząd przedsiębiorstwa P. K. P. sprawuje Minister Komunikacji" oczywiście posługując się podległym mu urzędem t. j. Ministerstwem Kom. Zarówno uposażenie Ministra Kom. jako też i koszty utrzymania Ministerstwa Kom. należą budżetowo do działu 1 t. j. do administracji i są tam zresztą preliminowane. Stąd wniosek, że kredyty na ten cel są zamaskowanem odciążeniem budżetu administracji. Rada Ministrów nie ma prawa uchwalać kredytów w tej dziedzinie, bo wykracza to po za jej uprawnienia wynikające z dekretu o utworzeniu przedsiębiorstwa P. K. P. I ta pozycja zatem nie może być uznana za uchwaloną i nie ma konstytucyjnego uzasadnienia. Może zresztą i tu „oparcia" szukać należy w „zamierzonej nowelizacji".

5. Wreszcie rozp. Prez. o utworzeniu przeds. P. K. P. określa nie tylko **formy prawne** gospodarki P. K. P., lecz także i **zasady** tej gospodarki. Według art. 1 przedsiębiorstwo to ma być prowadzone na zasadach handlowych, a według art. 13 wszystkie świadczenia, czynione w interesie Państwa winny być odpowiednio opłacane, a wszelkie ulgi w taryfach i opłatach przewozowych mogą być przyznawane tylko w granicach opłacalności przedsiębiorstwa. Otóż nie ulega wątpliwości w świetle postanowień planu finansowo - gosp., że liczne świadczenia P. K. P. na rzecz Państwa nie są wogóle opłacane, a liczne inne są opłacane nieodpowiednio, zaś „opłacalność" przeds. P. K. P. przy obecnym systemie gospodarki znajduje się wogóle pod znakiem zapytania.

Cóż wobec tego powinien w normalnych warunkach uczynić Sejm z takim planem finansowo - gospodarczym P. K. P? Nasuwa się tutaj przedewszystkiem pytanie zasadnicze: jaki wogóle może być stosunek Sejmu do planów finansowo - gosp. przedsiębiorstw wydzielonych? Z jednej strony wchodzi bowiem w grę niewątpliwe prawo Sejmu do badania realności budżetu, a zatem i realności wpłaty do Skarbu Państwa— z drugiej formalne prawo Rady Ministrów do ustalenia planu mocą własnej uchwały. Postanowienie Rady Ministrów o włączeniu do budżetu przewidywanych zysków P. K. P. wysunęło tę kwestję na porządek dzienny, a odpowiedź na nią jest trudna wobec braku szczegółowego prawa budżetowego i dostatecznie jasnych precedensów w przeszłości. Szczęściem realny układ sił politycznych, z którego wynika, że większość rządowa zrobi to, co rząd jej nakaże, zwalnia nas tymczasem od obowiązku rozważania tego zagadnienia. Pozostają zatem kwestje zasadnicze poruszone powyżej. Sądzimy, wiedząc dobrze, że obracamy się w sferze teorji, — że Sejm powinien: 1) odrzucić sumę wpłaty, jako niezgodną z ustawą; 2) usunąć dział lotnictwa cywilnego z tego samego powodu, 3) zrobić to samo z funduszami na Zarząd Główny P. K. P. z tego samego powodu; 4) przeredagować zupełnie plan finansowo - gospodarczy, celem zastosowania jego pozycyj do zasad ustalonych w rozp. Prez. o utworzeniu przedś. P. K. P. i 5) wyciągnąć wszelkie konsekwencje parlamentarne i konstytucyjne wobec autorów planu.

Oczywiście, nie ten Sejm, który jest obecnie.

(C. d. n.).

OBNIŻKA GODZINOWEGO I KILOMETROWEGO

W N-rze 24 Dziennika Urzędowego M. K. z dn. 28 grudnia 1931 r. poz. 189, jakgdyby na zakończenie i przypieczętowanie owego „czarnego roku" niebywałej klęski pracowniczej, ukazało się rozporządzenie M. K. z dn. 9./XII. 1931 Nr. P. N. 11/6 o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie.

Istotna treść rozporządzenia sprowadza się do obniżenia stawek zarówno godzinowego, jak też i kilometrowego o mniej więcej 10%. Ilustruje to zamieszczona poniżej tabelka porównawcza:

Godzinowe za czas służby w drodze (za godzinę):	Poprzednio	Obecnie	Różnic
Maszynista	33 gr.	30 gr.	3 gr.
pom. masz.	26 gr.	23 gr.	3 gr.
trzeciak	22 gr.	20 gr.	2 gr.
Godzinowe na przetoku (za godzinę).			
Maszynista	40 gr.	36 gr.	4 gr.
pom. masz.	30 gr.	27 gr.	3 gr.
Kilometrowe, pociągi towarowe (za 10 km.).			
Maszynista	48 gr.	43 gr.	5 gr.
pom. masz.	36 gr.	33 gr.	3 gr.
Kilometrowe, pociągi osobowe i pospieszne (za 10 km.).			
Maszynista	31 gr.	28 gr.	3 gr.
pom. masz.	24 gr.	22 gr.	2 gr.
trzeciak	20 gr.	18 gr.	2 gr.

Równocześnie obniżone zostało również wagonowo - strefowe na kolejach wąskotorowych (z wyjątkiem górnośląskich, na których drużynom przysługuje prawo do godzinowego i kilometrowego). Regulują tę sprawę jednolicie rozp. M. K. z dn. 9.XII.1931. Nr. P. N. 11/16 Dz. Urz. 24/31 poz. 1990, wprowadzając obniżkę stawek według następującego zestawienia:

DOKP. Warszawa.	Poprzednio	Obecnie	Różnica
Sierpc-Lubicz	26	23	—3
Mława-Przesnysz-Ciechanów	26	23	—3
Ostrołęka	30	27	—3
Gosławicka	30	27	—3
Kujawska	37	33	—4
Bialska	37	33	—4
Rogów-Rawa-Biała	37	33	—4
DOKP. Radom.			
Zwierzyniec-Biłgoraj	22	20	—2
Antonowiecka	30	27	—3
Miechów-Działoszyce	33	30	—3
Jędrzejów-Szczucin	33	30	—3
Pińczowskie	—	30	—
Nałęczów-Opole	39	35	—4
Hrubieszów-Uhnów	43	38	—5
Rokitno-Moczulanka	26	23	—3
DOKP. Wilno.			
Orańczyce-Prużany	26	23	—3
Juraciszki-Piesiewicze	34	30	—4
Marcinkańce-Horydyszcze	34	30	—4
Grupa Janowska	34	30	—4
Grupa Baranowicka	34	30	—4
Nowo Święciany-Kobylniki	43	38	—5
Nowojelnia-Lubcza	43	38	—5
Gawja-Iwje	54	48	—6
DOKP. Lwów.			
Nowy Łupków-Cisna	43	38	—5
DOKP. Poznań.			
Wieluńska	—	23	—

Obliczenie procentowe obniżki stawek wskazuje, że obniżka ta oscyluje około 10%, przekraczając tę normę lub nie dochodząc do niej tylko w tych wypadkach, gdy wskazywała na to konieczność ustalenia stawki w całych groszach. Wynika stąd, iż zamiarem M. K. było uzyskać oszczędność 10-cio procentową i dotknąć obniżką wszystkie stawki równomiernie. Odstępstwo od normy wówczas, gdy zachodziła konieczność zaokrąglenia stawki do całych groszy, wydaje się nam usprawiedliwionem choćby ze względu na poważne trudności przy obliczaniu zarobków ze stawek ułamkowych.

Wspomnieć należy, iż równocześnie obniżone zostały analogicznie i w tym samym stopniu dodatki godzinowe i kilometrowe dla służby konduktorskiej i wagonowej.

Przy nadarzającej się sposobności przeredagowano sam tekst rozporządzenia nie wprowadzając jednak do jego treści zmian o charakterze rzeczowym a mianowicie: rozporządzenie wydane zostało przez p. Ministra Komunikacji z powołaniem się na upoważnienia, zawarte w § 42 pragmatyki (poprzednio wydawała rozporządzenia w tym zakresie Rada Ministrów na podstawie art. 10 ustawy uposażeniowej); w związku z tem odpadła konieczność podziału przepisów, normujących wypłatę omawianych dodatków na 2 części (rozp. Rady Ministrów i rozp. wykonawcze M. K.), co pozwoliło na ujęcie ich w tekście jednolitym.

Rozporządzenie obowiązuje od dn. 1.I.1932 r.

Stoimy wobec faktu dokonanego, który zresztą przewidywaliśmy już oddawna i o którego możliwości uprzedzaliśmy członków Związku zarówno w drodze organizacyjnej, jak też i na łamach naszego czasopisma. Nie pierwszy to cios, który nas dotknął głęboko; to ostatnie jak dotąd ogniwo z długiego, a ciernistego łańcucha wyrzeczeń i krzywd przy pomocy których rząd obecny chce zrównoważyć budżet i przetrwać okres ciężkiego kryzysu gospodarczego. Po obniżeniu djet, ryczałtów za wyjazdy i przesiedlenia itp. należało spodziewać się prędzej czy później także i obniżenia godzinowo-kilometrowego.

Nie bez wpływu na wydanie omawianego zarządzenia była pogardy godna propaganda uprawiana przez niektóre Związki Zawodowe, w szczególności zaś przez Z. U. K. Nasze stanowisko wobec tej propagandy ustaliliśmy wyraźnie i dobitnie w poprzednim numerze naszego czasopisma.

Obniżenie stawek naszych zarobków ubocznych dotyka nas w chwili obecnej ciężko, ciężej, aniżeli miałoby to miejsce kiedykolwiek poprzednio. Dotknęły nas przecież niedawno obniżki poborów zasadniczych, dodatków stołecznych i kresowych; od 1.IX.1926 znosimy poważną obniżkę płacy w związku z podwyższeniem opłaty emerytalnej a obciążenie naszych poborów z tego tytułu wzrasta rok rocznie; wielu z nas cierpi z powodu zahamowania awansów, wszyscy dotknięci jesteśmy wstrzymaniem szczeblowania. A wreszcie samo życie zredukowało nam aż nadto dotkliwie zarówno godzinowe, jak też i kilometrowe na skutek katastrofalnego zastoju w ruchu. Jeżeli dodamy, iż pogorszyła się znacznie sytuacja w dziedzinie premij węglowych oraz że coraz to częściej dotykają nas masowe represje, przeważnie pieniężne, za przesmar — będziemy mieli obraz niewesoły, obraz poważnego obniże-

nia naszej stopy życiowej do granic poprzednio niespotykanych.

Nie możemy zaprzeczyć, iż P. K. P. potrzebują na gwałt oszczędności, nie zapominamy również i o tem, że w tej ciężkiej sytuacji nawet i nieznaczną stosunkowo oszczędnością pogardzać nie można. Tem niemniej jednak stwierdzamy, iż poza poborami stałymi, czy ubocznymi personelu — P. K. P. mają także i inne wydatki, na których oszczędzić można bez trudu sumy o wiele poważniejsze. Istnieją też niewyzyskane lub też niedostatecznie wyzyskane źródła dochodów, które należałoby uruchomić lub podsycić wprzód, zanim się sięgnie po żebracze uposażenia personelu.

Pisaliśmy o tem zbyt często aby raz jeszcze powtarzać słuszne i nieodparte, ale oklepane argumenty. Oczywiście, odbijają się one o uszy i o sumienie „czynników miarodajnych", jak groch o ścianę. Polityka gospodarcza P. K. P. jest tylko jednem ogniwem w ogólnej polityce rządzącego obozu i musi stosować się do idei zasadniczych, kierujących maszyną państwową. Dowodziliśmy niejednokrotnie, iż w systemie tym nie ma miejsca na uwzględnienie interesów świata pracy; poszedł on w służbę kapitału i wysługuje mu się jak umie i może. Z doświadczeń przeszłości, z przestróg i ostrzeżeń żadnej nie wyniósł nauki: brnie nadal w fałszywym kierunku i niemasz już dlań drogi powrotnej.

Organizacja nasza zarówno w swych ośrodkach lokalnych, jak też i w organach naczelnych protestowała przeciwko zamierzonej obniżce. Protest nie został uwzględniony w całości. Uzasadnione jest natomiast przypuszczenie, iż wpłynął on na redukcję rozmiarów projektowanej, obniżki, która, o ile nam wiadomo, według pierwotnych zamierzeń wynosić miała około 25%. Jeśli to wogóle nazwać można sukcesem — to notujemy ten smutny sukces tem chętniej, iż obecnie warunki zarówno gospodarcze, jak też i polityczne oraz organizacyjne uniemożliwiają nam użycie innych, ostrzejszych i skuteczniejszych środków przeciwdziałania.

Musimy się zatem z faktem dokonanym narazie pogodzić i ograniczamy się na zanotowaniu w pamięci jeszcze jednego „dobrodziejstwa", które nas z łaski rządzącego systemu spotkało.

SANACJA ODRZUCIŁA PRAGMATYKĘ

OPRACOWANĄ PRZEZ ZWIĄZKI ZAWODOWE

Jednomyślny protest wszystkich kolejarzy bez względu na przekonania polityczne i przynależność związkową przeciwko treści rozp. R. M. z dn. 8.VII 1929 r. zwanemu popularnie „pragmatyką" skłonił Związki Z. Z. M. i Z. Z. K. do opracowania własnego projektu przepisów służbowych. Żmudna ta praca wykonana została w jesieni r. 1929 poczem projekt, uzgodniony z wszystkiemi bez wyjątku związkami zaw. (nawet sanacyjnemu) zgłoszony został z początkiem r. 1930 w poprzednim sejmie do laski marszałkowskiej. Uzyskał on pełne poparcie klubów t. zw. Centrolewu, które w poprzednim Sejmie miały większość i zdecydowane były projekt przyjąć, uchylając w ten sposób obecnie obowiązujące przepisy.

Ale poprzedniemu Sejmowi pracować nie pozwolono. Rząd nie dopuścił do odbycia sesji nadzwyczajnej zwołanej na życzenie posłów, następnie zaś Sejm został rozwiązany, i rozpisane nowe wybory z wiadomym wynikiem.

Tymczasem narzucone kolejarzom przepisy pragmatyczne obowiązują i dają się im dobrze we znaki. Ktokolwiek wątpił w r. 1929 w słuszność gwałtownych protestów związkowych ten pozbył się już napewno swych wątpliwości po 2 i pół latach gorzkich doświadczeń. Niesłychany w praktyce efekt postanowień o odpowiedzialności służbowej, masowe redukcje §§ 125 i 126 i szereg innych dotkliwych ciosów — oto plon pragmatyki.

Projekt opracowany przez nas usuwał braki i wady obowiązujących przepisów. Nie czas i nie miejsce streszczać tutaj jego postanowienia. Dość powiedzieć, że zapewniał on stałość stosunku służbowego i sprawiedliwy podział pracowników oraz dawał gwarancję sprawiedliwego i bezstronnego orzecznictwa dyscyplinarnego. To też podjął ten projekt na obecnej sesji sejmowej klub P. P. S.

Inicjatywa ustawodawcza tego klubu spotkała się ze strony sejmowej większości sanacyjnej oraz ze strony rządu z przyjęciem zgoła bezceremonjalnem: sanacyjny referent projektu poseł Rzóska zaproponował poprostu odrzucenie projektu bez rozpatrzenia jego treści. Poparł go p. Minister Komunikacji, który oświadczył, że przepisy służbowe muszą być „elastyczne" i zapowiedział, że obowiązujące przepisy będą poddane jakiejś, nieokreślonej bliżej, „nowelizacji". Rezultat — ostateczny — pogrzebanie pragmatyki na czas trwania obecnych stosunków.

A przecież projekt ten to jednomyślna wola i opinja wszystkich kolejarzy (nawet sanacyjnych). W tem niesłychanem zlekceważeniu naszego projektu odzwierciadla się lepiej niż gdzieindziej cała tragedja bezsiły i niemocy kolejarzy — targanych waśniami i sporami, rozbitych i prowadzonych po manowcach w imię takich czy owakich „taktyk", „kombinacji" i wszelkiego rodzaju oportunizmu przywódców.

Co robili sanacyjni posłowie—kolejarze w tej chwili — nie wiemy. Zapewne studjowali zasady wersalskiej grzeczności i „utrzymywali kontakt' między kolejarzami a rządem.

Charakterystycznym jest również fakt, że endecy wstrzymali się od głosowania. Tłumaczy to niejedną, dziwną z pozoru, okoliczność w ruchu zawodowym kolejarzy.

Trudno, nie możemy przełamać systemu, ale przy projekcie naszym stoimy nadal i nie mamy zamiaru wyrzekać się go mimo chwilowych niepowodzeń. My pamiętamy dobrze, że do projektu tego przyłożyliśmy naszą rękę i że położyliśmy pod nim nasz podpis; pamiętamy choć inni dość szybko i lekkomyślnie o tem zapomnieli. Nadejdzie, wierzymy mocno, i na ten projekt konjunktura. Oby jaknajprędzej.

NA PAROWOZIE

CZAS PRACY DRUŻYN PAROWOZOWYCH

według przepisów, obowiązujących na P. K. P.

Panujący od dłuższego czasu kryzys wysunął zagadnienie czasu pracy na czoło aktualnych problematów gospodarczych. Klasa pracująca, opierając się na analizie przyczyn przesilenia, podjęła hasło skrócenia czasu pracy jako skutecznego środka walki z bezrobociem. Tu i ówdzie hasło to znalazło pełne lub częściowe zrozumienie u rządów. Podjęto kroki, zmierzające do ustawowego skrócenia czasu pracy w mniejszym (Niemcy, Gdańsk) lub nawet w pełnym zakresie (projekt czechosłowacki). Również w Polsce Sejm uchwalił ostatnio ustawę upoważniającą rząd do skrócenia czasu pracy w pewnych warunkach.

Także i w kolejnictwie polskiem zagadnienie to stało się obecnie aktualniejszem, niż kiedykolwiek poprzednio. Słabnące natężenie przewozów oraz pęd do koniecznych w obecnej sytuacji oszczędności, skłonił administrację kolejową do masowych redukcyj. Ujawnia się tendencja do dalszego zmniejszania etatów, i to w rozmiarach dotąd nie spotykanych. Stąd prosta droga do łamania przepisów o czasie pracy, do czego zresztą administracja od wielu lat jest przyzwyczajona i co stosowała z powodzeniem i bezkarnie oddawna.

Nie trzeba dowodzić, jak bardzo groźna jest ta tendencja dla ogółu drużyn parowozowych, dla całego stanu maszynistów. Co więcej, tendencja ta sprzeczna jest z dobrze zrozumianym interesem ogólno - społecznym. Nie bez racji podjęto hasło skrócenia czasu pracy; jest to

jedyny środek zapobieżenia wyrzucaniu na bruk setek, a nawet tysięcy pracowników. Wiemy jednakże, aż nadto dobrze z własnego doświadczenia, jak bardzo krótkowzroczną bywa nasza administracja. Zamknięta w ciasnym horyzoncie chwilowych i doraźnych oszczędności, we własnem środowisku, nie ma ani kwalifikacyj, ani ochoty ujmować to zagadnienie z punktu widzenia dobra ogółu. Dąży poprostu do zmniejszenia ilostanu drużyn i robi co może, aby zmniejszenie to umożliwić i usprawiedliwić. Nie cofa się, oczywiście przed obchodzeniem, a nawet i przed łamaniem obowiązujących przepisów, ku czemu zresztą mówiąc nawiasem, pomagają jej aż nazbyt chętnie wyrodne i ciemne jednostki z własnych naszych szeregów.

Związek nasz interesuje się zagadnieniem czasu pracy stale i prowadzi nieustannie akcję, zmierzającą do należytego unormowania tej trudnej, a doniosłej kwestji. Zadania nasze w tej dziedzinie streszczają się w punktach następujących: 1) usunięcie jaskrawych nadużyć, wyrażających się w rekordach jednostek, 2) skrócenie czasu pracy na pociągach pośpiesznych do normy 40 godzin w tygodniu, zgodnie z uchwałą ostatniego Walnego Zjazdu, a to z uwagi na znaczną intensyfikację pracy przy obsłudze tych pociągów i 3) unormowanie czasu pracy i związanych z niem zagadnień ubocznych we wszystkich szczegółach, ściśle według postanowień obowiązującego rozporządzenia o czasie pracy. 4) dążenie do rewizji obowiązującego w kolejnictwie rozporządzenia celem pełnego uwzględnienia jego treści z ustawą o czasie pracy, na której formalnie się opiera, a z którą jest w wielu punktach, zdaniem naszem, sprzeczne.

Akcja we wszystkich tych kierunkach została już wszczęta w drodze organizacyjnej. Aby akcję tę umożliwić i oprzeć ją na świadomym współudziale wszystkich członków podajemy poniżej tekst obowiązujących przepisów o czasie pracy w tych postanowieniach, które dotyczą służby parowozowej. Zwracamy uwagę, że do należytego zrozumienia przepisów niezbędne jest uważne i dokładne ich przestudjowanie. Obowiązują one w pełni, nie zostały dotąd ani zmienione, ani uchylone. Zarówno każdy pracownik, jak też i każdy organ związku zawodowego ma prawo żądać, aby przepisy te były zachowane w całej rozciągłości. Każde odstępstwo lub każde pogwałcenie przepisów należy reklamować we właściwym Zarządzie Okręgowym oraz w Centrali. W razie wątpliwości należy zwracać się o wyjaśnienie do Zarządu Związku. Podane poniżej przepisy stanowią wyciąg z rozp. M. K. Dz. Urz. M. K. Nr. 72 z r. 1920. Obowiązują one na całej sieci P. K. P. z wyjątkiem Dyrekcji O. K. P. w Katowicach, gdzie obowiązują przepisy odmienne. Treść ich znajdą zainteresowane koła w „Kolejowem Prawie Pracowniczem", (str. 401 i nast.).

Współczynnik: (art. 1):

Współczynnik 1	czas pracy	46	godz. tyg.
Współczynnik 5/6	czas pracy	56	godz. tyg.
Współczynnik 2/3	czas pracy	70	godz. tyg.
Współczynnik 1/2	czas pracy	91	godz. tyg.
Współczynnik 1/3	czas pracy	138	godz. tyg.

Pracownicy parowozowni (art. 8):

Czas służby dyspozytorów parowozowni określa się w zależności od przeciętnej ilości parowozów oddawanych w parowozowniach do ruchu w ciągu doby przy jednym dyżurnym w kolejce. a) przeciętnej ilości powyżej 18 parowozów oddanych do ruchu i tyluż przyjętych odpowiada współczynnik 1.; b) powyżej 12 do 18 włącznie odpowiada współczynnik 5/6; c) powyżej 6 do 12 włącznie odpowiada współczynnik 2/3; d) przeciętnej ilości 6 i poniżej, bez dodatkowych czynności odpowiada współczynnik 1/2. Służbie podczas wykonywania czynności dodatkowych odpowiada współczynnik 1.

Drużyny parowozowe (art. 9):

a) Służbie drużyn parowozowych przy pracy pociągowej odpowiada współczynnik 1. Czas służby liczy się od chwili przyjęcia parowozu przez drużynę do chwili oddania go w parowozowni z potrąceniem czasu oczekiwania na terenie parowozowni na przyjęcie pociągu. Takiemu oczekiwaniu odpowiada współczynnik 2/3.

b) Przetaczaniu (manewrowaniu) stacyjnemu wszystkich kategoryj okresowemu (turnusowemu) i dodatkowemu od chwili przyjęcia parowozu do chwili oddania, odpowiada współczynnik 1. Przerwom w przetaczaniu dłuższym od 1 godziny odpowiada współczynnik 2/3, krótszym przerwom odpowiada współczynnik 1.

c) Służba w pociągach gospodarczych i miejscowych (stacyjnych) oblicza się jak przetaczanie.

Służbie w pociągach gospodarczych (roboczych) żwirowych między stacjami odpowiada współczynnik 1.

d) Pogotowiu rezerwie nieczynnej i oczekiwaniu bez parowozu na pociąg celem zmiany na linji odpowiada współczynnik 1/2.

Czas trwania służby nieprzerwanej (art. 22).

Czas trwania służby nieprzerwanej pracowników, których służbie odpowiada współczynnik 1 lub 5/6 nie może przekraczać 12-tu godzin. Wyjątki dopuszczalne są jedynie w wypadkach opóźnienia pociągów w drodze, w których drużyna parowozowa i konduktorska pozostaje na służbie aż do przybycia do najbliższej stacji, gdzie odbywa się zmiana drużyn; czas trwania służby w tych wypadkach nie może przekraczać 16-tu godzin.

Stosowanie przepisów zawartych w tym artykule nie może stać w sprzeczności z przepisami art. 1 określającemi dopuszczalną ilość godzin służby w tygodniu.

Przedłużenie służby okresowej (turnusowej) (art. 24).

Czas służby turnusowej drużyn parowozowych nie może być przedłużony w żadnym wypadku.

Służba nocna (art. 25).

Za służbę nocną uważa się cały czas takiej służby nieprzerwanej, której conajmniej 2 godziny przypadają w czasie pomiędzy 21-ą a 5-ą godziną.

Służba nocna dopuszczalna jest najwyżej przez 3 noce bezpośrednio po sobie następujące; a w wypadkach koniecznych za zgodą pracowników w służbie okresowej najwyżej przez 5 — poza służbą okresową (turnusową) najwyżej przez 4 noce bezpośrednio po sobie następujące.

Ogólnej ilości godzin służby w porze nocnej (między 21-ą a 5-tą godziną) w okresie 2-tygodniowym winna odpowiadać conajmniej taka sama ilość godzin służby w porze dziennej.

Odpoczynek (art. 26).

Każdy pracownik ma prawo korzystać conajmniej 1 raz w okresie 2-tygodniowym z 24-o godzinnego czasu bez przerwy, zupełnie wolnego od służby. Conajmniej 1 taki odpoczynek winien być udzielony w każdym okresie miesięcznym w dzień świąteczny.

Po każdym okresie służby pracownika, którego służbie odpowiada współczynnik 1 lub 5/6, trwającym conajmniej 8 godzin bez przerwy, winien nastąpić okres odpoczynku, w którym pracownik wolny jest od wszelkiej służby, trwający w miejscu stacjonowania pracownika conajmniej tyle, ile trwała poprzedzająca nieprzerwana służba, a poza miejscem stacjonowania — połowę czasu trwania poprzedzającej nieprzerwanej służby w godzinach dziennych i cały czas trwania tej służby w godzinach nocnych.

Współudział personelu (rozp. M. K. z dn. 23.II 1925 Nr. E 19283/2/24).

W Dyrekcjach b. zab. austrjackiego pozostał w mocy dawny sposób postępowania przy układaniu turnusów (powoływanie przedstawicieli zainteresowanego personelu).

Z naciskiem zwracamy uwagę, że przepisy o czasie pracy nie mają nic wspólnego z przepisami o dodatkach za czas spędzony w służbie na parowozie. Turnusy winny być ustalane wyłącznie na podstawie norm przytoczonych powyżej, a poszczególne okresy pracy podlegają zaliczeniu do czasu pracy, niezależnie od tego, czy należy się za nie dodatek godzinowy i w jakim wymiarze. W związku z tem, nie wolno pomijać w obliczaniu czasu pracy np. rzeczywistego czasu przyjęcia i zdania parowozu, ani też przyjmować go w ilości krótszej od rzeczywistej, choćby to było dopuszczalne i stosowane przy obliczaniu godzinowego.

KOLEJE W POLSCE

STRATY P. K. P. NA POPIERANIU EKSPORTU.

Wielokrotnie pisaliśmy na tem miejscu, iż P. K. P. uważane są w pierwszej linji za narzędzie polityki gospodarczej Państwa w tym sensie, iż wkłada się na nie obowiązki popierania pewnych gałęzi produkcji czy też handlu nawet kosztem miljonowych strat.

Doskonałą ilustracją słuszności tego twierdzenia są obliczenia opubli-

kowane niedawno przez fachową prasę niemiecką, a dotąd przez kompetentne czynniki nie sprostowane. Według tych obliczeń straty P. K. P. na popieraniu eksportu i obrotu towarowego przez porty przedstawiały się w r. 1929 jak następuje:

Przewóz węgla z Górnego Śląska do Gdańska	32.003.400
Przewóz drzewa obrobionego z kresów wsch.	2.394.400
Przewóz złomu żelaznego z Gdańska na G. Śląsk	2.894.800
Przewóz rudy żelaznej z Gdańska na G. śląsk	1.836.200
Przewóz węgla z G. Śląska do Gdyni	20.328.700
Przewóz złomu i rudy żel. z Gdyni na G. Śląsk	941.860
Razem	60.327.300

Dodać należy, iż olbrzymia ta suma przedstawia straty rzeczywiste, powstałe przez stosowanie taryf, nie pokrywających kosztów własnych P. K. P. Innemi słowy P. K. P. dopłacają do polityki gospodarczej zgórą 60 miljonów z innych swoich dochodów.

Jeśli mimo to budżety P. K. P. zamykają się stale dochodami i pozwalają ponadto na wykonywanie szeregu prac inwestycyjnych z normalnych wpływów eksploatacji — jest możliwe tylko dzięki oszczędnej gospodarce, głównie zaś, dzięki utrzymywaniu uposażenia pracowników P. K. P. na poziomie możliwie jaknajniższym. Ilustruje to następujące zestawienie: Podczas gdy w Niemczech na 1 km. sieci kolejowej wydatki na personel wynoszą 109 tys. złotych, w Polsce wynoszą one zaledwie 51 tysięcy. A mowa przecież o r. 1929, kiedy uposażenie kolejarzy było o wiele wyższe od obecnego!

Oto jeden jeszcze przyczynek wyjaśniający powody, dla których dotykają nas raz po raz ciosy w postaci obniżek, redukcyj i t. p.

SZYBKOŚĆ NASZYCH POCIĄGÓW POŚPIESZNYCH

nie budzi entuzjazmu u obcych.

„Voraus", organ Związku Zawodowego Maszynistów niemieckich ogłosił ostatnio artykuł p. t. „Nadzwyczaj mała szybkość pociągów pośpiesznych w Polsce". Autor wywodzi co następuje: „Na linjach P. K. P. przebiega w ciągu 24 godzin 71 pociągów pośpiesznych, które w 463 godzin i 48 minut pokonywują odległość 25.163 km. Czas postoju wszystkich tych pociągów wynosi 54 godziny i 38 minut. Właściwy czas jazdy wynosi zatem 409 godzin i 10 minut. Wynika stąd przeciętna szybkość wszystkich tych pociągów — 61.5 km. na godzinę. Jeśli chodzi o szybkość poszczególnych pociągów posp. — to należy ją uznać za więcej, niż nierównomierną. Kursuje w Polsce 6 poc. posp. z szybkością przeciętną mniejszą niż 50 km. na godzinę, a mianowicie na linjach: Kraków — Zakopane i Stryj — Borysław. 12 pociągów posp. osiąga szybkość przeciętną 50 — 60 km. na godzinę. Zaledwie 40 poc. posp. osiąga szybkość 60 — 65 km. na godz. Wyższą ponad to normę osiąga właściwie tylko jeden pociąg pospieszny, a mianowicie na szlaku Poznań — Rawicz, gdzie przebiega z szybkością 73 — 75 km./godz.

Nie budzi to, oczywiście, podziwu autora, przyzwyczajonego do zachodnio - europejskich szybkości pociągów pospiesznych, przeciwnie, wywołuje największe jego zdumienie i w pewnym stopniu nawet lekceważenie dla żółwiego tempa naszych „expressów". Z podziwem notuje autor, że na niektórych szlakach przeciętna szybkość poc. posp. wynosi 34.2 km./godz. (Drohobycz — Borysław), na innych 38.6 km./godz. (Chabówka — Zakopane) itd.

Zauważyć należy, iż autor nie zna przyczyn tych, na pierwszy rzut oka naprawdę fascynujących objawów (szlaki górzyste, specyficzny charakter krótkiej linji naftowej Drohobycz — Borysław) oraz, że podaje on szybkości z przed ostatniego, wydatnego ich powiększenia. Mimo to jednak, daleko nam do tempa zachodniej Europy. A co najdziwniejsze, nasi koledzy narzekają, że ostatnie zarządzenia wprowadzają zbyt wielkie szybkości i że im to uniemożliwia pracę! Chętnie udzielimy miejsca na łamach „Maszynisty" krótkim przyczynkom do dyskusji w tej ciekawej sprawie.

BUDOWA KOLEI ŚLĄSK—GDYNIA.

Roboty na magistrali węglowej Górny Śląsk — Gdynia prowadzone są w szybkiem tempie tak, aby budowę jednotorowej linji Herby Nowe — Gdynia ukończyć w terminie przewidzianym przez akt koncesyjny, udzielony Francusko - Polskiemu Towarzystwu Kolejowemu, t. j. do dnia 31 grudnia 1932 r. W tej chwili na całej linji pracuje około 7,500 robotników. Zarząd budowy zawarł 25 umów na wykonanie robót, a pozatem zawarto szereg umów na dostawę materjałów, przeznaczonych dla budowy nawierzchni. Między innemi zawarto umowę na dostawę około 25 tysięcy ton szyn i złączy i 520 tysięcy sztuk podkładów. Wysokość zobowiązań Towarzystwa Francusko - Polskiego z tytułu tych umów wynosi obecnie 60 miljonów złotych.

Obecnie wykonywane są również roboty ziemne pod drugi tor pomiędzy stacjami Kapuścisko i Nowawieś (część północna magistrali) oraz pomiędzy stacjami Karsznice i Inowrocław (część średnia) i wreszcie pomiędzy stacjami Siemkowice — Karsznice (część południowa).

NOWY GMACH WARSZAWSKIEJ DYREKCJI K. P.

Warszawska Dyrekcja Kolejowa przeniosła się pod koniec ubiegłego roku ostatecznie do nowego gmachu na Pradze. Gmach ten jest jednym z najbardziej okazałych i monumentalnych budynków stolicy. Składa się z bloku centralnego o 7-miu piętrach oraz z czterech skrzydeł 4-ro piętrowych. Mieszczą się w nim wszystkie biura Dyrekcji, które dotąd porozrzucane były w kilku punktach, co, oczywiście, niezmiernie utrudniało pracę.

Uroczystość poświęcenia gmachu odbyła się dnia 29 listopada 1931 w obecności p. Ministra Komunikacji inż. A. Kühna, wyższych urzędników M. K., Dyrekcji kolejowej itd. Z ramienia ZZM. uczestniczył w uroczystości Prezes Zw. kol. Borkowski.

KOLEJE ZAGRANICĄ

RZECZOZNAWCA AMERYKAŃSKI O ŚRODKACH USPRAWNIENIA KOLEI SOWIECKICH.

Rząd sowiecki szuka ostatnio energicznie środków zasadczych przeciw rozprzężeniu w jakie popadły koleje rosyjskie. Zaangażował w tym celu rzeczoznawcę amerykańskiego w osobie Prezydenta Kolei Great Northern Railway Ralph'a Budd. Rzeczoznawca ten no przeprowadzeniu studjów na miejscu orzekł co następuje:

Aby koleje mogły sprostać wymagającemu się ruchowi muszą uruchomić dłuższe pociągi, cięższe i pojemniejsze wagony a w związku z tem także i mocniejsze parowozy. Mocne a zatem i ciężkie parowozy nie mogą jednak kursować po torach sowieckich w ich obecnym stanie. Dotychczasowe trudności w należytym używaniu nawierzchni, przypisać należy, zdaniem rzeczoznawcy, temu, iż kładziono surowe, nienasycone podkłady wprost w piaszczystą ziemię. Wobec tego należy opatrzyć nawierzchnię w warstwę tłucznia grubości około 400 milimetrów, używać mocniejszych podkładów (wymiar wskazany 180 mm. — dotychczasowy 127 mm.) oraz zwiększyć ilość podkładów przypadających na kilometr z dotychczasowych 1400 — 1800 na 3000 — 3500. Z uwagi na brak żelaza i stali przy równoczesnym nadmiarze taniego drzewa, zaleca rzeczoznawca budować budynki, mniejsze mosty, dachy nad peronami i t. d. z drzewa, a żelazo i stal stosować tylko tam gdzie tego bezpieczeństwo ruchu nieodzownie wymaga. Budd zaleca ponadto: wprowadzenie automatycznych sprzęgieł, centralizacji zwrotnic i t. d. Był on zdumiony, badając gospodarkę kolei sowieckich niebywałym brudem na dworcach, w parowozowniach i warsztatach, marnowaniem cennego materjału i rozluźnieniem dyscypliny służbowej. Zaleca usunięcie tych niedomagań i usprawnienie pracy przez wprowadzenie surowych rygorów.

PROJEKT UPAŃSTWOWIENIA KOLEI FRANCUSKICH.

Koleje francuskie (prywatne, a tych jest tam większość) przyniosły w r. 1929 1.884.000.000 (miljard 884 miljony) franków deficytu. W roku 1930 deficyt wynosił 2.944.000.000 franków, a na rok 1931 przewiduje się deficyt w sumie 2.940.000.000 fr. Takiemu deficytowi zaradzić nie mogą ani zwyżki taryfowe, ani nawet obniżenie zarobków kolejarzy, o czem, mimo sprzeciwu rządu, ciągle jest mowa. Należałoby natomiast zmienić do gruntu całą administrację i usunąć właściwe źródło złego, a mianowicie fakt, iż jedne i te same osoby są właścicielami kolei i przedsiębiorstw, które są jej dostawcami. Członek izby deputowanych (sejmu), socjalista J. Moch opracował zatem projekt upaństwowienia kolei. Uważa on, że francuskie koleje prywatne dojrzały do tego w zupełności. Nie są one bynajmniej zwykłemi przedsiębiorstwami prywatnemi — nie mogą przecież ot tak poprostu zbankrutować i pozbawić kraj komunikacji. Ich deficyt pokrywają tak czy owak obywatele, bądź to przez uiszczanie podwyższonych opłat przewozowych, bądź też za pośrednictwem Państwa z pieniędzy podatkowych. Pocóż tedy pozostawiać je w rękach prywatnych wyzyskiwaczy, tuczących się mimo wszystko kosztem społeczeństwa?

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 15.XII 31 — w M. K. w sprawie kol. Spyta — kol. **Borkowski.**

Dn. 18.X 31 — w M. K. w sprawie kwitów za przetoki w Dyrekcji Poznańskiej kol. **Siadak.**

Dn. 29.XII 31 — w M. K. w sprawie przystanku w Gdyni, w sprawie kol. Spyta z Krakowa, kol. Kubickiego z Kępna, Brzozowskiej z Lublina, Rybarskiej z Krakowa, kredytów na tranzlokacyjne w Dyrekcji Radomskiej — kol. **Komorowski.**

Dn. 29.XII 31 — w M. K. w sprawie przystanku w Gdyni, w sprawie emerytur dla wdów: Brzozowskiej z Lublina i Rybarskiej z Żywca — kol. **Komorowski.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dn. 16.XII 31 — Zebranie Koła Ostrów — kol. kol. **Borkowski, Siadak.**

Dn. 19.X 31 — Zebranie Koła Lwów — kol. kol. **Siadak, Komorowski, Kuczkowski.**

Dn. 19.XII 31 — Konferencja we Lwowie w sprawie centralnego ogrzewania — kol. kol. **Komorowski, Siadak, Kuczkowski, inż. prof. Dobrzelecki, inż. Rodakowski, inż. Maciałek.**

Dn. 19.X 31 — Zebranie Koła Tczew — kol. kol. **Borkowski, Hernet.**

Dn. 20.XII 31 — Pogrzeb kol. Stanisza w Koluszkach — kol. **Lisiewicz.**

Dn. 21.XII 31 — Zebranie Koła Zbąszyń — kol. **Lisiewicz.**

NASZA OPOZYCJA.

Sąd oddala pretensje o zwrot wkładek. Nawiązując do notatki, zamieszczonej w poprzednim N-rze „Maszynisty", zawiadamiamy, iż właściwy Sąd Grodzki w Warszawie oddalił dalszych 19 skarg opozycjonistów przeciw związkowi o zwrot wkładek. Wyrok dotyczy skarg następujących członków opozycji: Kurek Franciszek, Kaliciński Franciszek, Krupiński Emeryk, Jelonek Aleksander, Drożyński Tadeusz, Dziumowicz Jan, Gold Władysław, Gleń Józef, Gorzelany Stanisław, Fradczy Władysław, Fita Andrzej, Faltus Feliks, Łegutko Ignacy, Lelcz Karol, Cichy Franciszek i Gądek Marjan. Związkowi przyznano od skarżących zwrot kosztów procesu.

Sprostowanie. W spisie nazwisk członków opozycji, których pretensje zostały przez Sąd oddalone, („Maszynista" Nr. 22 z r. 1931, str. 146) podano mylnie: „Krysiński Tadeusz"— winno być: **Krysiński Witold.** Pomyłkę niniejszym prostujemy.

Podajemy do wiadomości, iż zarówno w sprawie karnej przeciwko Pileckiemu, jak też i w sprawach cywilnych o zwrot wkładek członkowskich występował, jako pełnomocnik Związku przed właściwymi Sądami p. mec. **Wacław Zaczyński,** któremu na tem miejscu składamy serdeczne podziękowanie za gorliwą i skuteczną obronę interesów moralnych i materjalnych naszego Związku.

Nieporozumienia, czy może coś więcej? Dochodzą do nas wiadomości, iż wśród menerów opozycji powstały ostatnio poważne nieporozumienia. Podobno Prezes B. B. Z. M. Idzi Burlaga nie pełni już swoich funkcyj, a nawet nie stawia się na posiedzenia Zarządu, mimo wezwań ze strony samego Pileckiego. Rozdźwięki objęły podobno również pp. Czajkę i Perka. Krążą uporczywie pogłoski, iż powodem nieporozumień są sprawy finansowe. Czyżby w ten sposób los miał się zemścić na opozycji? Zobaczymy!

KRAKÓW.

Rezolucja zebrania z dn. 29.XII. 1931. Na Nadzwyczajnem Walnem Zebraniu członków Z. Z. M. Koła **Kraków,** uchwalono rezolucję następującej treści:

„Zorganizowani w Z. Z. M. maszyniści Koła Kraków świadomi powagi swoich obowiązków i odpowiedzialności, którą ponoszą, rozumieją, iż trudne zadanie należytej obrony ich praw i interesów spełnić może jedynie organizacja silna karnością i solidarnością swych członków. Apelują tedy do ogółu maszynistów, aby skupili się pod sztandarem Z. Z. M. i aby zlecenia i dyrektywy naczelnych organów Związku przyjmowali i popierali, jak przystało na ludzi świadomych i wyrobionych społecznie.

Silna i zdrowa organizacja — to jedyna nasza ostoja, a zlecenia Zarządu Głównego — to dla zorganizowanych rozkaz, który bez szemrania wypełnić należy. Nie powinno być między nami nikogo, ktoby inaczej pojmował swoją rolę i swoje obowiązki.

Deklarujemy pełną lojalność naszą i pełne zaufanie wobec poczynań i zleceń naczelnych organów Z. Z. M. a za dotychczasową pracę w obronie naszych praw, uchwalamy złożyć Zarządowi Głównemu i Prezydjum uznanie i podziękowanie".

Podajemy treść tej rezolucji do wiadomości ogółu czytelników naszego czasopisma z satysfakcją tem większą, iż właśnie Koło Kraków było do niedawna widownią smutnych rozdźwięków w naszych szeregach. Zdrowa myśl jednak zwyciężą!

KOMUNIKAT.
W sprawie nowelizacji K. O. E.

Na zasadzie uchwały XI-tego Walnego Zjazdu, który oddał sprawę ew. nowelizacji regulaminu kasy odpraw emerytalnych do decyzji Kół, Prezydjum Zw. okólnikiem z dnia 11.IX.1931 Nr. 3810/31/Fs zwróciło się do Zarządów Kół miejscowych z poleceniem przedstawienia sprawy Walnym Zebraniom i powzięcia stosownych uchwał.

Ostateczny termin nadsyłania uchwał oznaczony został na dzień 15 listopada 1931.

Mimo to jednak, do dnia dzisiejszego (12.I.1932) nie nadesłały uchwał następujące Koła miejscowe:

Okręg Warszawski: Łódź Kaliska, Kutno, Łódź Fabryczna, Sompolno, Krośniewice. **Okręg Radomski:** Strzemieszyce. Kowel, Chełm, Kiwerce, Dęblin. **Okręg Wileński:** Brześć nad Bugiem, Mołodeczno, Grodno. **Okręg Poznański:** Wągrowiec. **Okręg Gdański:** Tczew, Bydgoszcz, Chojnice, Nakło. **Okręg Katowicki:** Tarnowskie Góry, Mysłowice, Szopienice, Wodzisław, Ligota, Chebzie, Hajduki Wielkie, Żory. **Okręg Krakowski:** Dziedzice, Bielsko, Żywiec, Dębica, Jasło, Szczakowa, Sucha, Tarnów, Trzebinia, Jaworzno. **Okręg Lwowski:** Lwów, Stryj, Przemyśl, Tarnopol, Rawa Ruska, Rozwadów. **Okręg Stanisławowski:** Stanisławów, Czortków, Chodorów.

Prezydjum stwierdzając, iż brak odpowiedzi ze strony tak znacznej ilości kół uniemożliwia mu wykonanie uchwały Zjazdu, zakreśla niniejszym **dodatkowy termin** nadsyłania odpowiedzi według schematu zawar tego w okólniku z dn. 11.IX.1931

do dnia 1 lutego 1932.

W stosunku do kół, które w tym **ostatecznym** terminie uchwał nie nadeślą, Prezydjum zmuszone będzie uważać, **iż zgadzają się na nowelizację regulaminu K. O. E. w myśl propozycji Prezydjum.**

Prezes Zw.: **Borkowski.**

WYPŁATY Z KASY GŁÓWNEJ Z. Z. M.

ZA MIESIĄC LISTOPAD 1931 R.

ODPRAWY EMERYTALNE.

Okręg Warszawski. Warszawa - Główna Damrosz J. zł. 1.000, Warszawa - Wschodnia — Szybalski G. zł. 1.000. Warszawa—Praga — Czebiałkow M. zł. 300. — Piotrków Suchecki R. zł. 1.000, Nawrocki J. zł. 200, Kintopf D. zł. 700. — Częstochowa — Romanowski J. zł. 994, Kwapiszewski St. zł. 994. — Łódź-Kaliska — nastaziak D. zł. 782, Kutno — Kołakowski M. zł. 1.000, Smolińs-ski W. zł. 280. — Siedlce — Janikowski I. zł. 994, Jakubowski K. zł. 288.

Okręg Radomski. Kielce — Brzosko B. — zł. 976. — Lublin — Boguszewski H. — zł. 610. — Strzemieszyce — Krynicki A. zł. 982 Skarżysko — Pacański A. zł. 150. — Kowel — Brysiuk T. zł. 150. — Zdołpbunów—Krüger W. zł. 994.

Okręg Wileński. Wilno — Tichończyk P. zł. 994, Stankiewicz St. zł. 50. — Wołkowysk — Ordyłowski W. zł. 1.000, Martyńczyk zł. 882. — Białystok — Drążejko St. zł. 994 Bokiniec J. zł. 994. — Baranowicze Jasiemczyk M. zł. 988, Sandziuk St. zł. 982.

Okręg Gdański. Bydgoszcz — Witkowski Fr. zł. 1.000, Kiersztyn B. zł. 1.000. — Toruń — Rajski K. zł. 994, Paszko J. zł. 207.45, Kartuzy — Sulewski W. 199.67.

Okręg Katowicki. Katowice — Swadźba A. zł. 988. — Rybnik — Czajkowski A. zł. 1.000, Wawrzynek W. zł. 1.000.

Okręg Krakowski. Nowy-Sącz — Gniadek J. zł. 1.000.

Okręg Lwowski. Stryj — Wańczycki M. zł. 816.

Okręg Stanisławowski. Stanisławów — Strumiński J. zł. 1.000. Kołomyja — Rott W. zł. 988.

ZAPOMOGI POŚMIERTNE.

Okręg Radomski. Skarżysko — Grabczewski zł. 650.

ZAPOMOGI CHOROBOWE.

Okręg Warszawski. Warszawa-Główna — Michalik W. zł. 54, Grąbczewski L. zł. 64, Czarnecki W. zł. 116. — Warszawa-Wschodnia — Kwiatkowski E. zł. 184, Drogomirecki L. zł. 82. Skłodowski W. zł. 64. — Warszawa-Gdańska — Pajnowski Fr. zł. 72, Borowik St. zł. 36. — Piotrków — Wojtaszewski zł. 10. — Częstochowa — Kochan K. zł. 108. Łódź-Kaliska — Tomaszewski M. zł. 34.

Okręg Radomski. Kielce — Miernik P. zł. 66. — Lublin — Paszkowski S. zł. 118, Daniel St. zł. 32, Zacharzewski J. zł. 40. — Chełm — Krüger-Wojnowski zł. 112. — Zdołbunów Zimek zł. 72. — Kowel — Struś J. zł. 90.

Okręg Wileński. Wilno — Markuszewski zł. 152. Wołkowysk — Jarmułowicz P. zł. 20, Kudra A. zł. 180. — Brześć — Buczyński H. zł. 180. — Baranowicze — Bondarowicz St. zł. 38.

Okręg Poznański. Leszno — Dumkiewicz zł. 72, Zygmunt K. z. 124.

Okręg Gdański. Tczew — Miller E. zł. 32. Bydgoszcz — Szulc M. zł. 138. — Toruń — Skibiński W. zł. 54.

Okręg Katowicki. Katowice — Lewojda J. zł. 88, Szerer M. zł 70, Patrzek B. zł. 180. Rybnik — Kowalik L. zł. 14. — Szopienice Imach R. zł. 162. — Nowy Sącz — Gorzula T. zł. 132, Stankowski Fr. zł. 52. Trzebinia— Łukowicz T. zł. 154.

Okręg Stanisławowski. Kołomyja — Dziura W. zł. 62.

OBRONY PRAWNE.

Okręg Warszawski. Warszawa-Praga. — Kurek W. zł. 150. — Warszawa-Gdańska—Szatkowski L. zł. 57, Wernicki A. zł. 57, Lago zł. 57. — Piotrków — Rudzki W. zł. 400, Janik B. zł. 37.50. — Kutno — Sawicki zł. 57. — Siedlce — Krzeszewski — zł. 100, Górski zł. 100. — Krośniewice — Borzuchowski J. zł. 57. — Aleksandrów — Skonieczny zł. 350.

Okręg Radomski. Lublin — Borkowski C. zł. 57, Górny F. zł. 57, Nowikowski J. zł. 75 Kruszyński M. zł. 250. — Skarżysko — Ślęzak C. zł. 57, Gąsowski P. zł. 57. — Kowel — Szymanowski zł. 57. — Zdołbunów — Pitkiewicz zł. 350. — Kiwerce — Kosicki A. zł. 57.

Okręg Wileński. Wołkowysk — Manczyński W. zł. 37.50.

Okręg Poznański. Poznań — Hegenbert J. zł. 57. Smoczyński K. zł. 57.

Okręg Gdański. Bydgoszcz — Gąsiorowski zł. 550. — Iłowo — Szczypiński StS. zł. 350.

Okręg Katowicki. Kątowice — Ruda J. zł. 57. — Zory — Piwowarski St. zł. 350.

Okręg Krakowski. Nowy-Sącz — Baliński J. zł. 343. — Kraków-Płaszów — Wielgusz J. zł. 250.

Okręg Stanisławowski. Stanisławów — Kliś W. zł. 129,55.

ZAPOMOGI SUSPENDACYJNE.

Okręg Warszawski. Warszawa-Praga — Rydzewski zł. 93.

Okręg Krakowski. Rzeszów — Gregorek K. zł. 183.

Zestawienie.

Odprawy emerytalne	zł.	30.391,12
Obrony prawne	zł.	4.620,55
Zapomogi pośmiertne	zł.	650,55
Zapomogi suspendac.	zł.	276,—
Zapomogi chorobowe	zł.	3.258,—

ZAMIANY

Maszynista II kl. parowozowni Lubliniec (Górny Śląsk) D. O. K. P. Katowice, zamieni się na równorzędne stanowisko lub z pomocnikiem maszynisty I klasy z prawem kierowania parowozem z parowozowni Bydgoszcz, Toruń, Grudziądz, Pruszcz - Bagienica, Chojnice, Wejherowo z D. O. K. P. Gdańsk lub z parowozowni Poznań, Gniezno, Inowrocław, Damasławek, Wągrowiec z DOKP. Poznań. Mieszkanie 3 pokojowe zapewnione. Łaskawe zgłoszenia kierować pod adresem: Franciszek Betlejewski, Lubliniec, Górny Śląsk, ul. Mickiewicza 14.

**

Pomocnik maszynisty I kl. z prawem kierowania parowozem z parowozowni Kowel, zamieni się na równorzędne stanowisko lub z maszynistą II klasy w parowozowni Skarżysko - Kamienna. Mieszkanie zapewnione. Łaskawe zgłoszenia kierować pod adresem: Nowak Aleksander, Kowel, ul. Łucka 67.

KOMUNIKAT

Centrala posiada na składzie pięknie wykonane dyplomy jubileuszowe Z. Z. M. Cena jednego dyplomu wynosi zł. 2.

Zarządy Kół reflektujące na nabycie dyplomów winny zwracać się z zamówieniami bezpośrednio do Centrali, podając każdorazowo dokładną ilość żądanych dyplomów.

OGŁOSZENIE

W tutejszym rejestrze spółdzielni pod Nr. 26 zapisano: „Mieszkaniowa Spółdzielnia Maszynistów Kolejowych w Gdyni z ograniczoną odpowiedzialnością. Celem spółdzielni jest budowa dla członków domów mieszkalnych oraz dostarczanie członkom na własność zdrowych i tanich mieszkań. Udział wynosi 200 zł. płatny jednorazowo przy przystąpieniu. Członkami zarządu ustanowiono: Władysława Wierzbickiego dyspozytora kolejowego Jana Matiasza maszynistę kolejowego i Franciszka Urbańskiego maszynistę kolejowego, wszystkich z Gdyni. Czas trwania spółdzielni jest nieograniczony. Statut z 29.8.1931 r. Organem spółdzielni są czasopisma: „Kurjer Warszawski", „Maszynista" i „Dziennik Gdyński". Zarząd składa się z 3 członków i z zastępców. Korespondencje w imieniu spółdzielni podpisuje jeden z członków zarządu. Weksle, pełnomocnictwa, umowy, akty kupna i sprzedaży, wszelkiego rodzaju zobowiązania pieniężne oraz czeki i asygnaty winny być zaopatrzone w podpisy dwuch członków zarządu.

Gdynia, dnia 16 października 1931 r.

SĄD GRODZKI

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 250.—, ½ strony — zł. 150.— ⅓ strony — zł. 100.—, ¼ strony zł. 85.—, ⅛ strony — zł. 50.—, 1/16 strony — zł. 30.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow. Wacław Siadak.

Odbito w drukarni „Robotnika", Warecka 7.